



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)

PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 1197]
No. 1197]नई दिल्ली, शुक्रवार, अक्टूबर 6, 2006/आस्विन 14, 1928
NEW DELHI, FRIDAY, OCTOBER 6, 2006/ASVINA 14, 1928

पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

(पोत परिवहन विभाग)

(पोत परिवहन स्कंध)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 6 अक्टूबर, 2006

का.आ. 1727(अ).—वाणिज्य-पोत-परिवहन-अधिनियम, 1958 (1958 का 44) की धारा 150 की उपधारा 5 के अनुसरण में, केन्द्रीय सरकार, 2004 की रिट याचिका सं 120-अंतर-द्वीप-नाविक-संघ और अन्य बनाम भारत संघ और अन्य में माननीय कोलकाता उच्च न्यायालय के दिनांक 12.08.2004 के आदेश के अनुसार, अंतर-द्वीप-नाविक-संघ द्वारा अपने 01.10.2004 के आवेदन में उठाए गए मुद्दों पर अधिनिर्णय देने हेतु, भारत-सरकार, पोत-परिवहन-मंत्रालय की 2 फरवरी, 2005 की अधिसूचना का 01 आ० 126 (आ०) के अंतर्गत गठित एकल सदस्यीय अधिकरण के अधिनिर्णय को एतद्वारा प्रकाशित करती है।

जनक दीगल, विकास-आयुक्त

अंडमान और निकोबार प्रशासन

एकल सदस्यीय अधिकरण का कार्यालय

(वाणिज्य-पोत-परिवहन-अधिनियम, 1958 की धारा 150 के अंतर्गत गठित)

सचिवालय, पोर्ट ब्लेयर

उपर्युक्त अधिकरण का गठन:

भारत-सरकार, पोत-परिवहन, सड़क-परिवहन और राजमार्ग-मंत्रालय (पोत-परिवहन-विभाग) ने वाणिज्य-पोत-परिवहन-अधिनियम, 1958 की धारा 150 के अंतर्गत दिनांक 2 फरवरी, 2005 की राजपत्र-अधिसूचना सं 0 का 01 आ० 126 (आ०) के तहत एक, एकल सदस्यीय अधिकरण गठित किया और इस अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से एक महीने के अंतर्गत केन्द्र-सरकार को, उपर्युक्त अधिकरण के अधिनिर्णय को प्रस्तुत किए जाने हेतु श्री जनक दीगल, भारतीय प्रशासनिक सेवा (अरुणाचल, गोवा, मिजोरम, संघ-राज्य-क्षेत्र-1958) को उपर्युक्त अधिकरण में नियुक्त किया। एक माह की उपर्युक्त अवधि को समय-समय पर बढ़ाया गया था और इस तरह का अंतिम समय-विस्तार 30 सितम्बर, 2005 तक था। 31.10.2005 तक और समय बढ़ाए जाने का एक अनुरोध भारत-सरकार को भेजा गया और 15.10.2005 तक यह समय-विस्तार दे दिया गया।

विचारार्थ विषय :

कोलकाता उच्च न्यायालय की पोर्ट ब्लेयर स्थित सर्किट पीठ द्वारा जारी किए गए दिनांक 12.08.2004 के निदेश के अनुसार 06.10.2004 को नौवहन-महानिदेशालय के कार्यालय में प्राप्त अंतर-द्वीप-नाविक संघ और अन्य के दिनांक 01.10.2004 के पत्र सं0 आई एस यू/2004 के माध्यम से दिए गए आवेदन और दायर किए गए माँग-पत्र पर विचार किया जाना।

अधिकरण द्वारा सुनवाई :

अधिकरण द्वारा सुनवाई, पत्तन प्रबन्धन बोर्ड, पोर्ट ब्लेयर के बोर्ड-कक्ष में की गई। पहली सुनवाई 21.04.2005 को की गई, जिसमें अंतर-द्वीप-नाविक-संघ के अध्यक्ष, श्री सदन कांजी लाल तथा उक्त संघ के महासचिव, श्री अब्दुल समद एवं कमांडर पैल जेम्स, निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा उपस्थित रहे। इसके बाद, सुनवाई की अगली तारीख अर्थात् 2 मई, 2005 को अपना वक्तव्य दिए जाने हेतु आमंत्रित करते हुए सभी इच्छुक व्यक्तियों अथवा संघ को एक सार्वजनिक सूचना जारी की गई जिसे स्थानीय समाचार-पत्रों में प्रकाशित किया गया। तथापि, किसी भी व्यक्ति अथवा संघों ने बाद की इस सुनवाई में भाग नहीं लिया। इसके बाद की सभी सुनवाइयों में अंतर-द्वीप-नाविक-संघ के अध्यक्ष, श्री सदन कांजी लाल तथा उक्त समिति के महासचिव, श्री अब्दुल समद और अपने अधिकारियों के साथ निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा उपस्थित रहे। कुल मिलाकर 21.04.2005, 02.05.2005, 16.05.2005, 18.05.2005, 16.09.2005 और 17.09.2005 को छः सुनवाईयों हुई।

प्रारंभिक आपत्तियाँ :

क. माँग-पत्र के प्रति निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा की आपत्तियाँ

1. निदेशालय, पोत-परिवहन-सेवा में यह प्रमाणित करने हेतु कोई रेकार्ड नहीं है कि अंतर-द्वीप नाविक-संघ उपर्युक्त 72 कर्मी-दल का प्रतिनिधित्व कर रहा है।
2. उपर्युक्त निदेशालय में यह प्रमाणित करने हेतु कोई रेकार्ड नहीं है कि निदेशालय, पोत-परिवहन-सेवा द्वारा अंतर-द्वीप-नाविक-संघ को बड़े संघ के रूप में मान्यता दी गई है।
3. उपर्युक्त कर्मी-दल का वेतन-ढाँचा सभी 72 कर्मियों को समुचित रूप से ध्यान में रखते हुए इस प्रावधान के साथ निर्धारित किया गया था कि उक्त वेतन-ढाँचे में संशोधन पर विचार केवल दो वर्ष पूरे हो जाने के बाद ही किया जाएगा। अतः इस समय वेतन-संशोधन की किसी माँग पर विचार किया जाना समयपूर्व कार्य होगा।
4. उपर्युक्त कर्मी-दल के लिए निर्धारित वेतन-ढाँचे और सेवा शर्त को उनके द्वारा स्वीकार कर लिया गया और उन्होंने निजी करारों पर हस्ताक्षर किए हैं।
5. उपर्युक्त कर्मी-दल द्वारा चलाए जाने वाले जलयान वर्ग-VI किस्म के एम०एस० जलयान हैं जो 20 समुद्री मील के अंतर्गत तट के समीप ही चलाए जाते हैं। अतः उनकी तुलना अंतर-द्वीप और मुख्य-भूमि-द्वीप दोनों में कार्य कर रहे नाविकों के साथ नहीं की जा सकती।
6. निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा, अंडमान और निकोबार प्रशासन द्वारा एन एम बी करार, आई एन एस ए-एन यू एस आई और एम यू आई-आई एन एस ए पर हस्ताक्षर नहीं किए गए हैं। अतः उपर्युक्त निदेशालय एन एम बी मानकों का अनुसरण किए जाने हेतु छ्यूटी - बाध्य नहीं है। चूँकि निदेशालय, पोत-परिवहन-सेवा और नाविक-संघ के बीच कोई विवाद नहीं है। अतः अधिकरण के गठन की कोई आवश्यकता नहीं है।
- 7.

ख. नाविक-संघ की अनुक्रिया :

1. नाविकों और निदेशालय, पोत-परिवहन-सेवा के बीच हस्ताक्षरित करार के मामले में उक्त निदेशालय द्वारा इस पर हस्ताक्षर किए जाने हेतु नाविकों को विवश किया गया।
2. अंतर-द्वीप -नाविक-संघ और नाविकों द्वारा व्यक्तिगत रूप से तथा संयुक्त रूप से, उपर्युक्त करार पर हस्ताक्षर किए जाने हेतु निदेशालय, पोत-परिवहन-सेवा द्वारा जारी परिपत्र सं0 1400 के प्रति विरोध प्रकट किया था।
3. उक्त परिपत्र सं0 1400 से वाणिज्यिक पोत-परिवहन-अधिनियम, 1958 का उल्लंघन होता है।
4. माननीय उच्च न्यायालय ने पहले ही उपर्युक्त परिपत्र सहित उसके समक्ष रखे गए सभी रेकार्ड को ध्यान में रखा है और केन्द्रीय सरकार को, उपर्युक्त विवाद का समाधान किए जाने हेतु उपर्युक्त कार्रवाई किए जाने का निदेश दिया है। केन्द्रीय सरकार द्वारा सभी प्रासंगिक तथ्यों को ध्यान में रखते हुए, उक्त विवाद के समाधान हेतु अधिकरण का गठन किया गया है।
5. वाणिज्यिक पोत-परिवहन-अधिनियम के अंतर्गत नाविकों की केवल दो श्रेणियाँ हैं। एक श्रेणी विदेशी जलयानों में कार्य करने वालों की और दूसरी श्रेणी देशी वाणिज्यिक जलयानों में कार्य करने वालों की है। अतः इन 72 नाविकों को निदेशालय, पोत-परिवहन-सेवा अंडमान और निकोबार प्रशासन द्वारा चलाए जा रहे अन्य देशी वाणिज्य जलयानों के नाविकों को दिए जाने वाले लाभ दिए जाने चाहिए।

दोनों पक्षों को सुनने के पश्चात् अधिकरण द्वारा यह निर्णय किया गया कि चूँकि यह मुद्दा विवाद का है अथवा नहीं इसका निर्णय पहले ही इस मामले के सभी तथ्यों पर विचार करने के बाद माननीय उच्च न्यायालय द्वारा किया जा चुका है और भारत सरकार ने इस अधिकरण का गठन किया है। अतः इस अधिकरण को, इसे दिए गए अधिदेश के अनुसार सुनवाई किया जाना जारी रखना चाहिए।

पहले, निदेशालय, पोत-परिवहन-सेवा द्वारा अंतर-द्वीप-नाविक संघ द्वारा प्रस्तुत मॉग-पत्र पर लिखित विवरण प्रस्तुत किया था। संघ ने भी इस विवरण पर अपनी अनुक्रिया प्रस्तुत की थी।

बाद में, निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा ने यह निवेदन किया कि उन्होंने भारत-सरकार को लिखा है कि इस विभाग और नाविक-संघ के बीच कोई विवाद नहीं है और अतः भारत-सरकार से कोई उत्तर प्राप्त होने तक किसी अधिकरण की आवश्यकता नहीं है और उक्त अधिकरण की कार्यवाही बन्द कर दी जाए। तथापि उपर्युक्त अधिकरण ने यह दलील अस्वीकार कर दी और निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा को निदेश दिया कि वे सुनवाई में सहयोग करें। तथापि, निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा से आगे वाली सुनवाइयों में सहयोग नहीं मिल रहा था जिसके परिणामस्वरूप सुनवाई आस्थगित कर दी गई। संयुक्त सचिव, पोत-परिवहन-मंत्रालय को यह अनुरोध करते हुए एक पत्र लिखा गया कि निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा को कार्यवाही में सहयोग करने का निदेश दिया जाए। उक्त मंत्रालय ने दिनांक 10 जून, 2005 के अपने पत्र सं0 एस-14017/11/2004-एस वाई.। के तहत निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा को कार्यवाही में सहयोग करने का निदेश दिया। इसके पश्चात् अधिकरण की कार्यवाही 16.09.2005 को फिर से आरंभ हुई। निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा ने, सुनवाई के लिए अपेक्षित प्रासंगिक सूचना प्रस्तुत की। संघ के दिनांक 01.10.2004 के मॉग-पत्र पर विचार करना आरंभ किया गया।

निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा के कथनानुसार, उपर्युक्त विभाग में तीन श्रेणियों के नाविक कार्य कर रहे हैं।

1. वह जो मुख्यभूमि और द्वीपों के बीच जलयानों का संचालन करते हैं।
2. वह जो संघ-क्षेत्र में अवस्थित द्वीपों के बीच जलयानों का संचालन करते हैं; और
3. वह जो तटाग्र - क्षेत्र में जलयानों का संचालन करते हैं।

उपर्युक्त माँग-पत्र तटाग्र क्षेत्र के 72 नाविकों द्वारा दाखिल किया गया है। यह नाविक किनारे से 20 समुद्री मीलों की अधिकतम सीमा के भीतर VI श्रेणी के एम०एस० जलयानों का संचालन करते हैं और उनकी तुलना अंतर-द्वीपीय और मुख्यभूमि-द्वीप-क्षेत्र में कार्य कर रहे नाविकों के साथ नहीं की जा सकती है।

वाणिज्य-पोत-परिवहन-अधिनियम के दायरे में आने से पहले उपर्युक्त 72 नाविकों पर उपर्युक्त प्रशासन के अंतर्गत एफ आर और एस आर नियम लागू होते थे। नौवहन-महानिदेशक द्वारा 29.10.2002 को की गई बैठक में, जिसमें तत्कालीन मुख्य सचिव, अंडमान एवं निकोबार प्रशासन उपस्थित थे। यह फैसला किया गया था कि वाणिज्य-पोत-परिवहन-अधिनियम में आ गए 72 नाविकों को दिए जाने वाले वेतन और अन्य लाभ उनसे कम नहीं हों, जो उन्हें एफ आर और एस आर नियमों के अंतर्गत प्राप्त होते रहे हैं।

माँग-पत्र

1. मूल वेतन :

मूल वेतन को परिभाषित करना अनिवार्य है क्योंकि अन्य सभी भत्ते इस पर आधारित होते हैं। उपर्युक्त संघ ने निम्नतर श्रेणी के लिए 5000 रु के मूल वेतन की माँग की है, जिसमें मूल वेतन, तटीय भत्ते, अनुपूरण और वरिष्ठता अनुपूरण शामिल होंगे। निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा ने यह कहा है कि मूल वेतन उपर्युक्त नाविकों के अंतिम वेतन के आधार पर निर्धारित किया गया है और उन लाभों को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया गया है जो उन्हें एफ आर और एस आर नियमों के अनुसार मिल रहे थे। इसे नाविकों द्वारा स्वीकार कर लिया गया है और इसे दो वर्ष की अवधि के समाप्त हो जाने पर ही संशोधित किया जाएगा। निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा द्वारा उपलब्ध करवाए गए तुलनात्मक चार्ट के अनुसार, विभिन्न क्षेत्रों में काम कर रहे नाविकों द्वारा एफ आर और एस आर नियमों के अनुसार लिया जा रहा वेतन निम्नानुसार है:-

एफ आर/सी एस आर के अंतर्गत	वाणिज्य-पोत-परिवहन-अधिनियम के अंतर्गत		
	मुख्यभूमि-द्वीप-क्षेत्र	अंतर-द्वीप-क्षेत्र	तटाग्र-क्षेत्र
2,650/-रु0	3,575/-रु0	3,550/- रु0	3,500/- रु0

इस वेतन में तटीय भत्ता अनुपूरण और वरिष्ठता अनुपूरण शामिल नहीं है। चूँकि इसमें नाविकों की तीनों श्रेणियों के लिए एक जैसी परिभाषा है, अतः एकरूपता कायम रखने की दृष्टि से, मैं यह फैसला करता हूँ कि "मूल वेतन" में तटीय भत्ता अनुपूरण और वरिष्ठता अनुपूरण शामिल नहीं होना चाहिए।

मुख्यभूमि-द्वीप-क्षेत्र और अन्तर द्वीप-क्षेत्र में कार्यरत नाविकों का उत्तरदायित्व और कार्य का स्तर निश्चित रूप से उच्च होता है और उनका वेतन तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र में कार्य कर रहे नाविक से आवश्यक रूप से अधिक होता है। तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र में कार्यरत नाविक को 5,000/- रु0 का उच्च वेतन देने की अनुमति देने पर अन्य क्षेत्र में उलझाव आ जाएँगे तथा, इसलिए मेरा मानना है कि तटाग्र (फोरशोर) के नाविक के लिए निम्न श्रेणी में निर्धारित 3,500/- रु0 का वर्तमान मूल वेतन न्यायोचित और उचित है। चूँकि वेतन आपसी क्रारार पर निर्धारित होता है, इसलिए अन्य क्षेत्रों अर्थात् मुख्यभूमि-द्वीप और अंतरद्वीप क्षेत्र में नाविकों के लिए जब ऐसा संशोधन किया जाए तब संघ वेतन संशोधन के लिए नौवहन निदेशक से अनुरोध कर सकता है।

2. वेतनवृद्धि/वरिष्ठता अनुपूरण :

संघ ने अनुरोध किया कि वरिष्ठता अनुपूरण को (क), (ख) और (ग) श्रेणी के कर्मचारियों की समुद्रीय सेवा के प्रति वर्ष 150/- रु0, 100/- रु0 और 75/- रु0 की दर से वरिष्ठता प्रोत्साहन में परिवर्तित किया जाए।

- श्रेणी (क) कारपेंटर, बोटसवेन, चीफ कुक और बेकर, फिटर, सिरंग तथा चीफ पम्पमैन।
- श्रेणी (ख) बोटसवेन मेट/स्टोर कीपर, डैक मेन्टीनेन्स हैंड, स्टोर कीपर, सीमैन हैल्मस बोटसवेन मेट, टिन्डल कुक, ऐसिस्टेंट पम्पमैन, कासब, ई आर आई (ग्रीसर (डी जी), प्रथम बी मैन, नाइट वाचमैन, पैन्टरीमैन, नाइट स्टुर्क्ड, दूसरा कुक, लाइट मैन श्रेणी-। और कू कुक।
- श्रेणी (ग) शेष श्रेणियाँ जो श्रेणी (क) और (ख) में शामिल नहीं हैं।

पोत-परिवहन-सेवा-निदेशक ने यह बताया है कि तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र में जहाज के कर्मीदल के सदस्यों के रूप में निम्नलिखित श्रेणी के ही नाविकों की भर्ती की गई है:-

1. सीकुन्डी
2. सीमैन
3. ई आर आर
4. डी यू एच
5. कुक

जब वे संघ द्वारा उल्लिखित पदों के साथ तुलना करते हैं तब उनमें से कोई भी श्रेणी (क) पदों के समरूप नहीं है। केवल सीकुन्डी और ई आर आर संघ द्वारा उल्लिखित श्रेणी (ख) पदों के समरूप हैं। शेष पद श्रेणी (ग) पदों के समरूप हैं। फिलहाल, वरिष्ठता अनुपूरण भत्ता दोनों ही पार्टियों द्वारा व्यक्त की गई सहमति की दरों पर नाविक को दिया जाता है। निदेशक, पोत-परिवहन सेवा द्वारा दी गई सूचना के अनुसार मुख्यभूमि- द्वीप क्षेत्र में अधिकतम वरिष्ठता अनुपूरण भत्ता का भुगतान किया जाता है और तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र में दिया जाने वाला वरिष्ठता अनुपूरण भत्ता अधिकतम 175/- रु0 है, चूँकि अतः-द्वीप क्षेत्र में नाविक की कार्य अपेक्षा उच्च है इसलिए, फिलहाल, तटाग्र क्षेत्र में

३१.७९.८८/०८-२

कार्यरत नाविक का वरिष्ठता अनुपूरण भत्ता बढ़ाना उचित नहीं होगा। इसलिए, इस माँग को स्वीकार नहीं किया जा सकता है। तथापि, जब कभी भी अन्तः-द्वीप क्षेत्र के लिए इस भत्ते को संशोधित किया जाता है, संघ, तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र के लिए इसी प्रकार का संशोधन करने हेतु निदेशक, पोत-परिवहन सेवा से अनुरोध कर सकता है।

3. छुट्टी:

संघ ने निर्बंधित सेवा के लिए 120 दिन के अर्जित अवकाश की माँग की है। फिलहाल, अन्तर द्वीप-क्षेत्र और तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र दोनों में ही नाविक को 8.5 दिनों की छुट्टी प्रतिमाह मिलती है जो कि एक वर्ष में वेतन सहित 102 दिनों की छुट्टी बनती है। वाणिज्य पोत-परिवहन-अधिनियम के तहत अर्जित अवकाश की कोई भी संकल्पना नहीं की गई है। मेरे विचार से वर्तमान नामपद्धति और दर उचित हैं और इसलिए इस माँग पर विचार नहीं किया जा सकता।

4. बोनस :

संघ ने मूल वेतन का 25% बोनस के रूप में देने को कहा है। तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र के नाविक को अदा की जाने वाली बोनस की वर्तमान दर 7.5% है। तथापि, अन्तः-द्वीप क्षेत्र में मूल वेतन का 15% बोनस के रूप में दिया जाता है। अन्तर द्वीप-क्षेत्र में नाविक अधिक कठिन परिस्थिति में कार्य करते हैं और, इसलिए वे अधिक बोनस के हकदार हैं। तथापि, मैं महसूस करता हूँ कि तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र के नाविक को 8.33% की दर से बोनस का भुगतान किया जाना चाहिए जो कि विभिन्न क्षेत्रों द्वारा अदा किया जाने वाला न्यूनतम बोनस है।

5. कार्य विश्राम के सामान्य घन्टे और सामान्य समय के बाद कार्य करने के लिए मुआवजा :

संघ ने माँग की है कि नाविक को सोमवार से शुक्रवार (दोनों दिन शामिल) तक एक सप्ताह में केवल 40 घन्टे कार्य करना चाहिए, कम से कम विश्राम 77 घन्टे प्रति सप्ताह होगा और नाविक को उसकी विश्राम अवधि को छोड़कर सामान्य कार्य घन्टों से अधिक कार्य करने के एवज में हर्जना लेने का हक होगा जो समयोपरि घन्टे कहलाएँगे। समयोपरि की दर सामान्य घन्टे के बाद प्रत्येक कार्य घन्टे के लिए, विश्राम अवधि को छोड़कर, मूल वेतन और वार्षिक वेतन वृद्धि/वरिष्ठता अनुपूरण भत्ता का 0.865% होगी तथा विश्राम अवधि के प्रत्येक कार्य घन्टे के लिए मूल वेतन और वेतन वृद्धि/वरिष्ठता अनुपूरण भत्ता का 1.154% होगी। विश्राम की अवधि का अर्थ, चौकीदार को छोड़कर, 1900 घन्टे से 0500 घन्टे हैं।

पोत-परिवहन-सेवा-निदेशालय द्वारा उपलब्ध करवाई गई जानकारी के अनुसार आजकल साप्ताहिक कार्य-घन्टे 44 घन्टे हैं (सोमवार से शुक्रवार- 8 घन्टे प्रतिदिन और शनिवार को आधा दिन- 4 घन्टे)। यह अन्तः-द्वीप तथा तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र दोनों ही के लिए एक समान है। भारत-सरकार द्वारा अनुसमर्थित अंतर राष्ट्रीय श्रम संगठन समझौता के अनुसार यह 48 घन्टे से अधिक नहीं होना चाहिए। उन्हें 27.53 रुपए प्रति घन्टे की दर से प्रतिमाह अधिकतम 200 घन्टे का समयोपरि भत्ता दिया जाता है। अन्तः-द्वीप क्षेत्र में इसी श्रेणी के नाविक को अधिकतम 310 घन्टे के लिए 27.92 रुप्रति घन्टे की दर से समयोपरि भत्ता मिलता है। इसके अलावा, तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र में जलयान

की यात्रा अवधि गन्तव्य तक पहुँचने के लिए 5 से 6 घन्टे से अधिक नहीं है। जबकि अन्तः-द्वीप क्षेत्र में नाविक लम्बी अवधि तक कार्यरत होते हैं।

चूँकि, अन्तः-द्वीप क्षेत्र में नाविक की कार्य करने की स्थिति की तुलना तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र में कार्यरत नाविक के साथ नहीं की जा सकती है, इसलिए, मुआवजे की राशि में भी आवश्यक रूप से अन्तराल होना है। इसलिए, समयोपरि भत्ते की विद्यमान दरें न्यायोचित प्रतीत होती हैं। अगले करार पर हस्ताक्षर करते समय वे उच्चतर समयोपरि भत्ते के लिए बात-चीत कर सकते हैं। इसी प्रकार, एक सप्ताह में कुल कार्य के घन्टे (44 घन्टे), जो अंतर राष्ट्रीय श्रम संगठन समझौते के अनुसार अन्तः-द्वीप तथा तटाग्र क्षेत्रों दोनों ही के लिए उचित हैं। फिलहाल, नाविक द्वारा विश्राम किए जाने की कुल अवधि 77 घन्टे से अधिक है तथा इसलिए किसी प्रकार के हस्तक्षेप की आवश्यकता नहीं है। इसलिए, इस माँग को स्वीकार नहीं किया जा सकता है।

विशेष कार्य परिश्रमिक :

संघ ने फलका सफाई के लिए 100 घन्टे समयोपरि दर तथा पैनामेज, स्यूजमैक्स और इसी प्रकार के जलयानों में फलका की सफाई के लिए 200 घन्टे समयोपरि भत्ते की माँग की है। उन्होंने, 100 घन्टे समयोपरि प्रति व्यक्ति प्रति टैंक की दर से टैंक सफाई भत्ते की भी माँग की है। निदेशालय ने बताया है कि तटाग्र (आफशोर) जलयानों में इस प्रकार का कोई कार्य नहीं होता है। इसलिए, यह माँग स्वीकार करने लायक नहीं है।

जहाजी-माल कार्य :

संघ ने समयोपरि भत्ते की दर को दुगनी दर पर जहाजी माल/जहाजी माल अपशिष्ट संबंधी कार्य करने के लिए प्रत्येक अवसर पर 250 रु0, और विश्राम की अवधि के दौरान कार्य के प्रत्येक घन्टे के लिए समयोपरि के न्यूनतम 5 घन्टे की माँग की है। उपर्युक्त निदेशालय ने यह निवेदन किया है कि इस प्रकार के जलयान में कोई ऐसा कार्य नहीं है। इस कार्य को करने के लिए एक पृथक श्रम सहकारी तंत्र है। इस प्रकार, यह माँग स्वीकार नहीं की जा सकती।

6. यात्री को लाने-ले जाने का भत्ता :

संघ ने यात्री सेवा भत्ता के रूप में मूल वेतन के 30% की माँग की है। चूँकि, वाणिज्य पोत-परिवहन अधिनियम में इस तरह का कोई प्रावधान नहीं है, इसलिए इस माँग को स्वीकार नहीं किया जा सकता है।

7. मकान किराया भत्ता :

संघ ने मूल वेतन का 25% की दर से मकान किराया भत्ते की माँग की है। चूँकि, वाणिज्य पोत-परिवहन अधिनियम में इस प्रकार का कोई प्रावधान नहीं है, इसलिए, इस माँग को स्वीकार नहीं किया जा सकता है।

8. शिप कीपिंग :

उपर्युक्त संघ द्वारा नाविकों और निगरानी रखने वाले नाविकों के लिए शिप कीपिंग से छूट की अवधि के दौरान रोके रखे जाने के लिए 400 रु० प्रति दिन-रात्रि के लिए मुआवजे की माँग की गई है। चूँकि तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र में कार्य करने वाले नाविकों से कार्य के घंटों से अधिक इस प्रकार का शिप कीपिंग संबंधी कार्य करना अपेक्षित नहीं है, अतः नाविकों के इस वर्ग के लिए यह माँग संगत नहीं है और इसलिए इसे स्वीकार नहीं किया जा सकता।

9. जीविका भत्ता :

उपर्युक्त संघ द्वारा, जहाँ भी लागू होता हो, जीविका भत्ता के रूप में 450 रु० प्रति दिन की माँग की गई है। पारगमन के दौरान, एन एम बी समझौते और एच एस यू समझौते के अनुसार मुख्यभूमि-द्वीप क्षेत्र तथा अंतरद्वीपीय क्षेत्र में कार्य कर रहे नाविकों को क्रमशः 165 रु० प्रति दिन की दर से जीविका भत्ता दिया जाता है। तथापि, पारगमन के दौरान तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र में कार्य कर रहे नाविकों को 100 रु० प्रति दिन की दर से भुगतान किया जाता है। चूँकि तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र में काम कर रहे नाविक 5 से 6 घंटों तक जहाज पर रहते हैं, अतः अंतरद्वीपीय क्षेत्र और मुख्यभूमि-द्वीप क्षेत्र के नाविकों की 165 रु० की दर के मुकाबले 100 रु० की मौजूदा दर न्यायोचित प्रतीत होती है। इसलिए यह माँग स्वीकार नहीं की जा सकती।

10. प्रतिधारण भत्ता और प्रतिधारण-शुल्क भत्ता :

उपर्युक्त संघ की यह माँग है कि उपर्युक्त विभाग के नाविकों को अंडमान-निकोबार प्रशासन का स्थायी स्टाफ माना जाए और उन्हें प्रतिधारण और प्रतिधारण-अवधि के दौरान मूल वेतन, बोनस, आवास भत्ते और जीविका-भत्ते का भुगतान किया जाए। निदेशक, पोत-परिवहन सेवा ने यह कहा कि वाणिज्यिक पोत-परिवहन अधिनियम के अंतर्गत नाविकों या कर्मीदल के स्थायीत्व की कोई परिकल्पना नहीं है। कंपनी के रोस्टर पर शामिल किए गए उपर्युक्त कर्मीदल सदस्यों को उपर्युक्त जलयान पर निर्बंधित सेवा और चक्रानुक्रम के आधार पर काम पर लगाया गया था। इस समय इस क्षेत्र के सभी पक्षों में काम कर रहे नाविकों को आधे मूल वेतन और रसद भत्ते की दर से प्रतिधारण-शुल्क भत्ते का भुगतान किया जाता है। चूँकि विभिन्न क्षेत्रों में कार्य कर रहे सभी नाविकों के लिए यह एक जैसा है, अतः किसी प्रकार का परिवर्तन किए जाने से अन्य क्षेत्रों पर प्रभाव पड़ेगा। इसलिए यह माँग स्वीकार्य नहीं है।

11. शॉर्टहैंड धन :

उपर्युक्त संघ ने शॉर्टहैंड धन के रूप में तीन गुणा मूल वेतन और अन्य भत्तों की माँग की है। चूँकि तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र में चल रहे जलयानों के लिए एक न्यूनतम कर्मीदल संख्या निर्धारित है जिसके बिना जलयान यात्रा नहीं करेगा, यह माँग संगत नहीं प्रतीत होती है अतः स्वीकृत नहीं की गई है।

12. विशेष भत्तों का भुगतान :

उपर्युक्त संघ यह माँग करता है कि उन केटरिंग नाविकों को विश्राम अवधि समयोपरि भत्ते की दुगनी दर से भुगतान किया जाए जो कम से कम पाँच घंटों के लिए निर्बंधित नहीं किए गए व्यक्तियों के स्थान पर कार्य करते हैं। इस समय तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र के नाविकों को अंतरद्वीपीय क्षेत्र में 1100/- रु० और मुख्यभूमि-द्वीप क्षेत्र में 1600/- रु० की दर के मुकाबले 1500/- रु० की निश्चित दर पर विशेष भत्ता दिया जाता है। काम करने की परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए यह दर व्यवहारिक है और इसलिए इस माँग को स्वीकार नहीं किया जा सकता।

13. रैकैवेंज ट्रक और बॉयलरों को साफ करना :

14. ताजे पानी की टंकियों को साफ करना और उन पर सीमेंट लगाना :

15. प्रथम श्रेणी आवास :

16. पोटरिज और यात्रा भत्ता :

17. यात्रा भत्ता :

चूंकि तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र के नाविकों से इस प्रकार का कार्य करना अपेक्षित नहीं है अतः यह माँगें असंगत प्रतीत होती हैं। उपर्युक्त संघ ने यात्रा कर रहे नाविकों के लिए प्रथम श्रेणी आवास की माँग की है। इस समय उन्हें बंक श्रेणी का आवास उपलब्ध करवाया जाता है जो न्यायोचित प्रतीत होता है और इसे जारी रखा जाना चाहिए।

18. स्टॉफ में शामिल- चयन के पश्चात्-नाविकों को 700/- रु० प्रति दिन का भुगतान किया जाए यदि उपर्युक्त प्रशासन आवास प्रदान करता है और 1000/- रु० प्रति दिन का भुगतान किया जाए यदि वह नाविक अपने आवास और खाने की व्यवस्था स्वयं करता है:

उपर्युक्त संघ द्वारा यह माँग वापस ले ली गई है।

19. काम-काज के वस्त्र बनाने का खर्च :

20. काम-काज के वस्त्र धोने का खर्च:

उपर्युक्त संघ ने 6,000/- रु० प्रति वर्ष काम-काज के वस्त्र बनाने के खर्च के रूप में और 1000/- रु० प्रति माह काम-काज के वस्त्रों की धुलाई के खर्च के रूप में दिए जाने की माँग की है। इस समय तटाग्र (फोरशोर) और अंतरद्वीपीय क्षेत्रों में कार्य कर रहे नाविकों को 2300/- रु० प्रति वर्ष की दर से वर्दी भत्ता दिया जाता है बशर्ते कि उनकी कम से कम छः माह की सेवा हो। इस भत्ते को और अधिक बढ़ाने का कोई न्यायोचित कारण नहीं है अतः उपर्युक्त माँग स्वीकृत नहीं की गई है।

21. अवकाश यात्रा खर्चः

उपर्युक्त संघ ने नाविकों के प्रत्येक वर्ग के लिए 7500/- रु० प्रतिवर्ष अवकाश यात्रा खर्च के रूप में दिए जाने की माँग की है। चौंकि वाणिज्यिक पोत-परिवहन अधिनियम, 1958 के अंतर्गत ऐसा कोई प्रावधान नहीं है अतः इस माँग पर विचार नहीं किया जा सकता है।

22. मृत्यु तथा निःशक्तता मुआवज़ा :

उपर्युक्त संघ ने निबंधित अवधि के दौरान मृत्यु होने पर 15 लाख रु० के मुआवजे और निःशक्तता होने पर 20 लाख रु० और मृत्यु होने पर प्रति आश्रित अवयस्क बच्चे के लिए 2 लाख रु० बशर्ते तीन बच्चों से अधिक नहीं हों, के मुआवजे की माँग की है। निदेशक, पोत-परिवहन सेवा ने एन एम बी अनुबंध, 2000 के अनुसार इन कर्मीदल सदस्यों को मृत्यु और निःशक्तता मुआवजे का भुगतान किए जाने पर विचार किए जाने की सहमति दे दी है। इस प्रकार के मुआवजे की राशि आपसी सहमति से निर्धारित की जाए।

23. खतरनाक जहाज़ी माल मुआवज़ा :

उपर्युक्त संघ द्वारा, मृत्यु होने पर 3 लाख रु० की दर से और निःशक्तता होने पर 5 लाख रु० की दर से खतरनाक जहाज़ी माल मुआवजा दिए जाने की माँग की है। चौंकि इस प्रशासन का तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र में कार्य कर रहा कोई भी जलयान किसी प्रकार के खतरनाक जहाज़ी माल का वहन नहीं कर रहा है अतः यह माँग उनके संबंध में संगत नहीं है।

24. शोर पैदा करने वाले मरम्मत कार्य संबंधी भत्ता :

उपर्युक्त संघ द्वारा 200/- रु० प्रति दिन की दर से इस भत्ते की माँग की गई है। यह माँग न्यायोचित प्रतीत नहीं होती है क्योंकि तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र में चल रहे सभी जलयानों की मरम्मत का कार्य पोर्ट ल्यैयर में ड्राई डॉक में मैनिंग एजेंट के माध्यम से एक अलग तकनीकी गैंग द्वारा किया जाता है।

25. जलयान पर भोजन आपूर्ति नहीं होने पर :

उपर्युक्त संघ यह माँग करता है कि जब भारत में जहाज पर खाना उपलब्ध नहीं करवाया जाए तो प्रत्येक नाविक को 600/- रु० प्रति दिन दिए जाएँ। इस समय, मुख्यभूमि- द्वीप क्षेत्र के लिए 165/- रु० प्रति दिन, अंतरद्वीपीय क्षेत्र के लिए 215/- रु० प्रति दिन और तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र के लिए 100/- रु० प्रति दिन की दर से रसद भत्ता दिया जाता है। चौंकि तटाग्र (फोरशोर) क्षेत्र में काम करने वाले नाविक 5-6 घंटे प्रति दिन कार्य करते हैं, मुझे 100/- रु० बिलकुल सही लगते हैं। इसलिए यह माँग नहीं मानी जा सकती।

26. कंपनी-नामावली-नाविकों को अतिरिक्त/स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति का भुगतान :

उपर्युक्त संघ ने निम्नानुसार भुगतान किए जाने की माँग की है :-

55 वर्ष से कम उम्र के कर्मचारियों
के बारे में

प्रति वर्ष की सेवा के लिए 9 महीनों का वेतन
और 60 वर्ष तक 7 महीने के वेतन का
भुगतान।

55 वर्ष से अधिक उम्र के कर्मचारियों
के बारे में

प्रत्येक वर्ष की सेवा के लिए $4\frac{1}{2}$ महीने का वेतन
और 60 वर्ष तक, प्रति वर्ष 3 महीने के वेतन
का भुगतान।

निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा, वर्ष, 2000 के राष्ट्रीय नौवहन-बोर्ड-समझौते के अनुसार, उपर्युक्त माँग पर विचार करने के लिए सहमत हो गए हैं। अतः मुआवजे की मात्रा का निर्णय आपसी प्रामार्श द्वारा इस समझौते के अंतर्गत किया जा सकता है।

27. उपदान :

उपर्युक्त संघ ने पूरी सेवा के प्रत्येक वर्ष के लिए उपदान के रूप में 60 दिन के वेतन का भुगतान किए जाने की माँग की है। निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा, राष्ट्रीय नौवहन-बोर्ड-समझौता, 2000 के अनुसार उपर्युक्त माँग पर विचार करने के लिए सहमत हो गए हैं।

28. मनोरंजन :

उपर्युक्त संघ ने मनोरंजन-कक्ष में रेडियो, टेलीविजन, वीडियो, रेफ्रिजरेटर और खेल की सुविधाएँ मुहैया करवाए जाने का प्रावधान किए जाने की माँग की है। निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा ने यह बताया कि ये सुविधाएँ, जलयान में पहले से ही मुहैया करवाई गई हैं।

29. दीर्घकालीन-सेवा-भत्ता :

निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा द्वारा यह बताया गया कि यह भत्ता मुहैया करवाया जा रहा है और इस बारे में आगे और कोई निर्णय किया जाना आवश्यक नहीं है।

30. भविष्य निधि और उपदान-योजना के संबंध में वेतन की परिभाषा :

चूंकि, यह राष्ट्रीय नौवहन-बोर्ड-समझौते के अनुसार मुहैया करवाया जा रहा है, अतः इसमें कोई और अधिनिर्णय दिया जाना जरूरी नहीं है।

31. चिकित्सा पृथक्करण वेतन :

उपर्युक्त संघ ने निम्नलिखित दरों की माँग की है :-

55 वर्ष से कम उम्र के कर्मचारियों के बारे में ₹ 10.00 लाख रुपए

55 वर्ष से अधिक उम्र के कर्मचारियों के बारे में ₹ 5.00 लाख रुपए

निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा, राष्ट्रीय नौवहन-बोर्ड-समझौता, 2000 के अनुसार उपर्युक्त माँग पर विचार करने के लिए सहमत हो गए हैं, जिसे शीघ्र पूरा किया जाएगा।

32. साबुन की आपूर्ति :

एक महीने में दो साबुनों की मौजूदा आपूर्ति, पर्याप्त है और इसे जारी रखा जाए।

33. पेंशन :

मैं निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा के विवाद से सहमत हूँ कि वाणिज्य-पोत-परिवहन-अधिनियम के अंतर्गत पेंशन का कोई प्रावधान नहीं है और इसलिए माँग स्वीकार नहीं की जा सकती।

34. पुनर्वास-निधि :

मैं निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा से भी सहमत हूँ कि वाणिज्य-पोत-परिवहन-अधिनियम के अंतर्गत ऐसा कोई प्रावधान नहीं है। संघ, इस माँग को वापस लेने पर सहमत हो गया है और उपर्युक्त माँग समाप्त हो गई है।

35. जानलेवा बीमारी से पीड़ित मरीजों को चिकित्सा सुविधाएँ :

निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा, वाणिज्य-पोत-परिवहन-अधिनियम के अंतर्गत योजना के अनुसार, जानलेवा बीमारी से पीड़ित मरीजों को चिकित्सा लाभ मुहैया करवाए जाने पर सहमत हैं। इसके अतिरिक्त, इस द्वीप-समूहों में जो भी सुविधाएँ उपलब्ध हों ऐसे मरीजों को वे सभी सुविधाएँ भी मुहैया करवाई जाएँगी। इसे स्वीकार कर लिया जाए।

36. अतिरिक्त प्रावधान :

उपर्युक्त संघ ने भोजन में एक सप्ताह में रोजाना भक्खन और सप्ताह में दो बार मुर्गे का गोस्त दिया जाना जोड़ने की माँग की है। मैं कहना चाहूँगा कि अदा किया जा रहा संभरण-भत्ता काफी है और इसमें आगे कोई बदलाव किए जाने की जरूरत नहीं है।

37. कर्मदल-भोजनालय-कर्मचारी :

38. पुस्तकालय :

39. परिवहन-सेवा :

इस बारे में मौजूदा प्रावधान पर्याप्त प्रतीत होते हैं और इसलिए कोई अतिरिक्त भुगतान किए जाने पर विचार करने की आवश्यकता नहीं है।

40. गृह-क्रठण :

उपर्युक्त संघ ने 100 महीने के वेतन की दर पर गृह-क्रठण सुलभ करवाने की माँग रखी, लेकिन वाणिज्य-पोत-परिवहन-अधिनियम, 1958 के अंतर्गत ऐसा कोई प्रावधान नहीं है। अतः इस माँग पर विचार नहीं किया जा सकता।

41. परिवार-कल्याण-योजना :

जैसा कि निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा द्वारा स्वीकार कर लिया गया, नाविक और प्रबंधन दोनों के अंशदान से सभी प्रकार के नाविकों के लिए एक परिवार-कल्याण-योजना तैयार की जाए।

42. राष्ट्रीय अवकाश :

राष्ट्रीय नौवहन-बोर्ड-समझौता, 2000 के अनुसार, नाविकों को राष्ट्रीय अवकाश दिया जाएगा।

अतिरिक्त सिफारिशें :

जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है अंडमान और निकोबार-द्वीप-समूह में तीन प्रकार के नाविक कार्यरत हैं, जो तीन क्षेत्रों से कार्य कर रहे हैं, अर्थात् तटाग्र क्षेत्र में, अंतर-द्वीप-क्षेत्र में और मुख्य भूमि-द्वीप-क्षेत्र में। फिर भी, नाविकों की सभी तीन श्रेणियों के संबंध में आवश्यक तकनीकी योग्यता एक सी है, हालाँकि उनके कार्य की अपेक्षा अलग-अलग हो सकती है। उनकी मजदूरी और लाभों में समानता लाने के क्रम में यह विचार किया जा सकता है कि नाविकों की सभी तीन श्रेणियों को एक बना दिया जाए और उन्हें युकित्संगत आधार पर विभिन्न जलयानों पर तैनात किया जाए। निदेशक, पोत-परिवहन-सेवा, अंडमान और निकोबार-प्रशासन, इसकी जाँच-पड़ताल करवाएँ। उपर्युक्त संघ को ऐसे विलयन पर कोई आपत्ति नहीं है।

ह०/-

जनक दीगल, भारतीय प्रशासनिक सेवा
विकास-आयुक्त और वाणिज्य-पोत-परिवहन-
अधिनियम की धारा 150 के अनुसार गठित
एकल सदस्यीय अधिकरण

[फा. सं. एस एस-14017/11/2004-एस वाई. II]

अजय कुमार भल्ला, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF SHIPPING, ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(Department of Shipping)

(SHIPPING WING)

NOTIFICATION

New Delhi, the 6th October, 2006

S.O. 1727(E).— In pursuance of Sub-Section 5 of Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 (44 of 1958), the Central Government hereby publishes the Award of the One Person Tribunal constituted as per the Hon'ble High Court of Kolkata Order dated 12.08.2004 passed in Writ Petition No.120 of 2004 – Inter-Islands Seamen Union & Anr. Versus the Union of India and Ors. under the Notifications of the Government of India in the Ministry of Shipping S.O. 126(E) dated 2nd February, 2005 to adjudicate the issue raised by Inter-Island Seaman Union raised in their application dated 01.10.2004.

**JANAK DIGAL, DEVELOPMENT COMMISSIONER
A&N ADMINISTRATION
OFFICE OF THE ONE PERSON TRIBUNAL
(SET UP UNDER SECTION 150 OF THE MERCHANT SHIPPING
ACT,1958)
SECRETARIAT, PORT BLAIR**

Constitution of the Tribunal :

The Government of India, Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (Department of Shipping) vide Gazette Notification No. S.O. 126(E) dated 2nd February, 2005 has constituted a One Person Tribunal under Section 150 of the Merchant shipping Act, 1958 and appointed Shri Janak Digal, IAS (AGMUT-1985) to the said Tribunal to submit the Award of the Tribunal to the Central Government within one month from the date of publication of the Notification. The said period of one month was extended from time to time and the last extension was upto 30th September, 2005. A request for further extension of time upto 31.10.2005 has been sent to the Government of India and the extension is granted upto 15.10.2005.

Terms of Reference :

To consider application and charter of demands filed by Inter-Island Seamen Union & Ors. vide letter No.ISU/2004 dated 01.10.2004 received in the Office of the Directorate General of Shipping on 06.10.2004, in accordance with the direction issued by the Hon'ble High Court of Kolkata, Circuit Bench at Port Blair vide judgement dated 12.08.2004.

Hearing by Tribunal :

The hearing of the Tribunal was held in the Board Room of Port Management Board, Port Blair. The first hearing was held on 21.04.2005 which was attended by Shri Sadan Kanji Lal, President, Inter-Island Seamen Union and Shri Abdul Samad, General Secretary of the said Union and Cdr. Paul James, Director of Shipping Services. Subsequently, a Public Notice was issued inviting all interested persons or Union to give their statement on the next date of hearing i.e. 2nd May, 2005 and published in local Newspaper. However, no persons or Associations attended the subsequent hearing. In all subsequent hearings, Shri Sadan Kanji Lal, President, Inter-Island Seamen Union, Shri Abdul Samad, General Secretary of the said Union and the Director of Shipping Services accompanied by his Officers were present. There were altogether six hearings on 21.04.2005, 02.05.2005, 16.5.2005, 18.5.2005, 16.9.2005 and 17.09.2005.

Preliminary Objections :

A. Objections by Director, Shipping Services to the Charter of Demands

1. There is no record in the Directorate of Shipping Services to show that the Inter-Island Seamen Union is representing the above 72 crew members.
2. There is also no record in the Directorate to show that the Inter-Island Seamen Union has been recognized as a major Union by the Directorate of Shipping Services.
3. The wage structure of above crew members was fixed with due notice to all 72 crew members with the provision that the revision of above wage structure will be considered only after completion of two years. Therefore, it is premature to consider any demands of wage revision at this stage.
4. The wage structure and service condition extended to above crew men was accepted by them and they have signed individual agreement.
5. The vessels plied by the above crew men are Class VI type M.S. Vessels which ply in the Foreshore Sector within 20 Nautical miles. Therefore, they cannot be compared with the Seamen operating in Inter-Island and Mainland-Island Sectors.
6. The Directorate of Shipping Services, A&N Administration is not a signatory to NMB Agreement, INSA-NUSI and MUI-INSA. Therefore, the Directorate is not duty-bound to follow the NMB norms.
7. Since there is no dispute between the Directorate of Shipping Services and the Seamen Union, the constitution of the Tribunal is not necessary.

B. Response by Seamen Union :

1. The Agreement signed between the Seamen and the Directorate of Shipping Services was forced upon the Seamen by the Directorate.
2. The Inter-Island Seamen Union and also the individual Seamen personally and jointly had protested against the Circular No.1400 issued by the Directorate of Shipping Services to sign the Agreement.
3. The said Circular No.1400 is in contravention of the Merchant Shipping Act, 1958.
4. The Hon'ble High Court has already taken into account all the records placed before them including the above said Circular and have directed the Central Government to take appropriate action to settle the dispute. The Central Government after considering all the relevant facts have constituted this Tribunal to resolve the dispute.
5. Under M.S. Act, there are only two categories of Seamen. Those operating in Foreign vessels and those operating in Home Trade Vessels. Therefore, these 72 Seamen should be given same benefits as given to seamen of other Home Trade Vessels operated by the Directorate of Shipping Services, A&N Administration.

After hearing both the parties, it was held by the Tribunal that since the issue of whether there is any dispute or not has already been decided by the Hon'ble High Court and Government of India has constituted this Tribunal after considering, all facts of the case, the hearing of the Tribunal should continue as per the mandate given to it.

Earlier, the Director, Shipping Services had submitted written statements to the Charter of Demands submitted by the Inter-Island Seamen Union. The Union had also submitted the response to this statement.

Subsequently, the Director, Shipping Services submitted that he has written to Government of India stating that there is no dispute between the Department and the Seamen Union and as such there is no need for any Tribunal and till a response is received from Government of India, the proceedings of the Tribunal may be stalled. However, the Tribunal rejected the above plea and directed the Director of Shipping Services to cooperate with hearing. However, the cooperation of the Director of Shipping Services was not forthcoming in the subsequent hearing, as a result of which the hearing was kept in abeyance. A letter was sent to Joint Secretary, Ministry of Shipping requesting him to direct the Director of Shipping Services to cooperate with the proceedings. The Ministry vide their letter No.SS-14017/11/2004-SY.II dated 10th June, 2005 directed the Director, Shipping Services to cooperate with the proceedings. After that, the proceedings of the Tribunal was resumed on 16.09.2005. The Director, Shipping Services submitted the relevant information required for the hearing. The Charter of Demands of the Union dated 01.10.2004 was taken up for consideration.

As per the submission of the Director, Shipping Services, there are three classes of Seamen working in his Department.

1. Those who ply the vessels between Mainland and Islands;
2. Those who ply the vessels between Islands in the Territory; and
3. Those who ply the vessels in Foreshore Sector.

The Charter of Demands has been submitted by 72 seamen of Foreshore Sector. These Seamen operate the Class VI type of M.S. Vessels within a maximum limit of 20 Nautical miles from the shore point and as such, they cannot be compared with the seamen operating in Inter-Island as well as Mainland-Island Sector.

Before the 72 seamen came under M.S. Act, they were governed by the FR&SR under the Administration. In the meeting, taken by DG (Shipping) on 29.10.2002, which was attended by then Chief Secretary, A&N Administration, it was decided that the pay and benefits to be given to the 72 seamen who have migrated into M.S. Act, should not be lower to the benefits they have been getting under FR&SR.

CHARTER OF DEMANDS

1. Basic Wages :

It is necessary to define basic wages as all other allowances revolves around this. The Union demands a basic wage of Rs.5,000/- for lower category which will comprise with the basic wages, coastal allowances, supplement and seniority supplement. The Director of Shipping Services has submitted that the basic wage has been fixed on the basis of last pay drawn by the seamen and taking into account other benefits drawn when they were under FR&SR. This has been accepted by the seamen and have to be ratified only after the expiry two years. As per the Comparative Chart submitted by the Director, Shipping Services, the wages drawn by the seamen operating in different sector under FR&SR is as under:-

Under FR / CSR	Under M.S. Act		
	Mainland-Island Sector	Inter-Island Sector	Foreshore Sector
Rs.2,650/-	Rs.3,575/-	Rs.3,550/-	Rs.3,500/-

This wage does not include Coastal Allowance Supplement & Seniority Supplement. Since this has uniform definition for three categories of seamen, to maintain parity, I hold that the 'Basic Wage' should not include Coastal Allowance Supplement and Seniority Supplement.

3179 GI/06-5

The seamen operating in Mainland-Island Sector and Inter-Island Sector definitely have higher level of responsibility and work and their wages are bound to be higher than the seamen operating in foreshore sector. Allowing higher wage of Rs.5,000/- to seamen operating in Foreshore Sector will have implications in the other sector as well. I, therefore, hold that the present basic wage of Rs.3,500/- fixed for the seamen of foreshore in lower category is just and reasonable. Since the wage is fixed on mutual agreement, the Union may approach the Director of Shipping Services for revision of wage when such a revision takes place for seamen in other sectors i.e. Mainland-Island and Inter-Island sector.

2. Increment / Seniority Supplement :

The Union has submitted that the Seniority Supplement shall be changed to Seniority Appreciation @Rs.150/-, Rs.100/- and Rs.75/- per year of sea service for category of (a), (b) and (c) employees.

Category (a)- Carpenter, Boatswain, Chief Cook and Baker, Fitter, Serang and Chief Pumpman.

Category (b)- Boatswain Mate / Store Keeper, Deck Maintenance Hand, Store Keeper, Seamen Helms Boatswain Mate, Tindal Cook, Asstt. Pumpman, Cassab, ERI (Greaser (DG), 1st B'man, Night Watchman, Pantryman, Night Steward, 2nd Cook, L'man 1st Class and Crew Cook.

Category (c)- Rest of the categories which are not included in Category (a)&(b).

The Director of Shipping Services has submitted that in Foreshore Sector only the following category of ratings have been enrolled as Crew Members in the Roster:

1. Seacunny
2. Seamen
3. ERR
4. DUH
5. Cook

When they are compared with the posts mentioned by the Union, none of these correspond to category (a) posts. Only the Seacunny and ERR correspond to category (b) posts mentioned by the Union. The remaining posts correspond to category (c) posts. At present, Seniority Supplement Allowance is paid to the Seamen at the rates agreed upon by both the parties. As per the information furnished by the Director, Shipping Services, the maximum Seniority Supplement Allowance paid in Inter-Island sector and Foreshore sector is Rs.175/- since the job requirement of seamen in Inter-Island sector is higher, it may not be proper to enhance the Seniority Supplement Allowance for the seamen working in Foreshore Sector at this moment. Therefore, this demand cannot be accepted. However, as and when there is revision of this allowance for Inter-Island Sector, the Union for Foreshore Sector may approach the Director, Shipping Services for carrying out similar revision.

3. Leave :

The Union has demanded 120 days Earned Leave per year of Articled Service. At present, the seamen both in Inter-Island Sector and Foreshore Sector get 8.5 days leave with pay per month which comes to 102 days leave with pay in a year. There is no concept of Earned Leave under M.S. Act. I find the present nomenclature and rate as reasonable and therefore, this demand cannot be entertained.

4. Bonus :

The Union has asked for bonus of 25% of the basic wage. The present rate of bonus paid to seamen of Foreshore Sector is 7.5%. However, in Inter-Island Sector, 15% of basic wages is paid as bonus. The seamen on Inter-Island Sector operates in more difficult condition and, therefore, they deserve higher bonus. However, I feel that bonus @8.33% should be paid to the seamen of Foreshore Sector which is the minimum given by various sectors.

5. Normal hours of work, rest and compensation for work beyond normal hours :

The Union demands that ratings (seamen) should work for only 40 hours in a week from Monday to Friday (both days inclusive), minimum rest shall be 77 hours per week and seamen shall have right to get compensation for working beyond normal working hours except his rest period to be called Overtime hours. The rate of overtime will be 0.865% of basic wages and Increment / Seniority Supplement against each hour of work beyond his normal working hours, but not during rest period and 1.154% of the basic and Increment / Seniority Supplement against each hour of work during rest period. The rest period means from 1900 hours to 0500 hours except the Watch Keepers. .

As per the information provided by the Directorate of Shipping Services, at present, weekly working hours is 44 hours (Monday to Friday – 8 hours daily and half day on Saturday – 4 hours). This is uniform for both Inter-Island and Foreshore Sector. As per ILO Convention ratified by the Government of India, this should not exceed 48 hours. They are paid OT allowance subject to a maximum of 200 hrs per month @Rs.27.53 per hour. Similar category of seamen in Inter-Island Sector get OTA @Rs.27.92 per hour for maximum of 310 hours. Further, the journey period of the vessel in the Foreshore Sector is not more than 5 to 6 hours when the vessel reaches the destination whereas the seamen in Inter-Island Sector operate for a longer duration.

Since the working condition of seamen in Inter-Island Sector cannot be compared with those in Foreshore Sector, there is bound to be difference in the compensation. Therefore, existing rate of OTA appears to be justified. They may negotiate higher OTA at the time of signing of next Agreement. Similarly, the total working hours in a week (44 hours) which is uniform for both Inter-Island and Foreshore Sectors is reasonable as per ILO convention. The total rest period enjoyed by seamen at present is more than 77 hours and therefore, does not require any intervention. Therefore, this demand cannot be accepted.

Special Work Remuneration:

Union has demanded 100 hours OT rate for hatch cleaning and 200 hours OT Allowance to clean hatches in Panamax, Suezmax and in similar type of vessels. They have also demanded Tank Cleaning Allowance @100 hours OT per head per tank. The Directorate has submitted that there is no such work in the Foreshore vessels. This demand is, therefore, not acceptable.

Cargo Work:

The Union has demanded Rs.250/- per occasion to do cargo / cargo residual cargo related work at the rate of double the rate of OT and during the rest period, minimum 5 hours of OT per hour of work. The Directorate has submitted that there is no such work in this kind of vessel. There is a separate Labour Cooperative to do this work. As such, this demand is not accepted.

6. Passenger Run Allowance :

The Union has demanded 30% of Basic Wages as Passenger Service Allowance. Since there is no such provision in the M.S. Act, this demand cannot be accepted.

7. House Rent Allowance :

The Union has demanded HRA @25% of Basic Wages. Since there is no such provision in the M.S. Act, this demand cannot be accepted.

8. Ship Keeping :

The Union has demanded compensation @Rs.400/- per day night detention during Off period for Ship Keeping, both for the seamen and Watch Keeping seamen. Since seamen operating in Foreshore Sector are not required to do such ship keeping work beyond working hours, this demand is not relevant for this category of seamen and hence cannot be accepted.

9. Subsistence Allowance :

The Union has demanded @Rs.450/- per day as subsistence allowance wherever applicable. The seamen operating in Mainland –Island Sector and Inter-Island Sector are paid Subsistence Allowance @Rs.165/- per day as per NMB Agreement and HSU Agreement respectively during transit. However, the seamen operating in Foreshore Sector are paid @Rs.100/- per day during transit. Since the seamen operating in Foreshore Sector stay on board 5 to 6 hours, the existing rate of Rs.100 vis-à-vis rate of Rs.165/- for seamen in Inter-Island and Mainland-Island Sector appears to be justified. Therefore, this demand cannot be accepted.

10. Retention Allowance and Retainer Allowance :

The Union demands that the departmental seamen shall be considered the permanent staff of the A&N Administration and shall be paid basic wages, bonus, house rent and subsistence allowance during Retention and Retainer period. Director, Shipping Services submitted that there is no concept of permanency of seamen or crew under the M.S. Act. The crew member enrolled under the Company's Roster are engaged on board the vessel on Articled Service and rotation basis. At present, seamen in all the Sectors in this territory are paid Retainer Allowance @ half basic wages plus victualling allowance. Since this is uniform for all seamen operating in different Sectors, any change will affect other Sectors. As such, this demand cannot be accepted.

11. Shorthand Money :

The Union has demanded triple the basic wages and other allowances as Shorthand money. Since for the vessels plying in foreshore Sector, there is a minimum prescribed crew strength without which the vessel will not sail, this demand does not appear to be relevant and hence not accepted.

3179 GI/06-6

12. Payment of Special Allowances :

The Union demands the payment at double the rate of Rest Period Overtime for catering ratings who are required to work for the persons not on Article for minimum five hours. At present, the seamen in Foreshore Sector are paid Special Allowance at the flat rate of Rs.1,500/- per month as against Rs.1,100/- in Inter-Island Sector and Rs.1,600/- in Mainland-Island Sector. Considering the operating conditions, this rate is reasonable and as such, the demand cannot be accepted.

13. Cleaning of Scavenge Trunks & Boilers :**14. Cleaning of Fresh Water Tanks and Cementing :****15. First Class Accommodation :****16. Porterage & Conveyance :****17. Conveyance Expenses :**

Since the seaman of Foreshore Sector are not required to do such kind of work, these demands appear to be irrelevant. The Union has demanded First Class Accommodation for the traveling seamen. At present Bunk Class is provided to them which appears to be just and should continue.

18. On Staff – after selection – Seamen shall be paid Rs.700/- per day if the Administration provides accommodation and shall be paid Rs.1,000/- per day, if he chooses to arrange his lodging and boarding :

This demand has been withdrawn by the Union.

19. Working Apparel Making Expenses :**20. Working Apparel Washing Expenses :**

The Union has demanded Rs.6,000/- per annum as Working Apparel Making Expenses and Rs.1,000/- per month for Working Apparel Washing Expenses. At present, the seamen working in Foreshore and Inter-Island Sectors are paid Uniform Allowance @Rs.2,300/- per annum subject to a minimum of 6 months service. There is no justification to increase this allowance further and hence the demand is not accepted.

21. Holiday Travel Expenses :

The Union has demanded Rs.7,500/- per annum for each category of seamen as Holiday Travel Expenses. Since there is no such provision under M.S. Act, 1958, this demand cannot be considered.

22. Death & disability Compensation :

The Union has demanded compensation of Rs.15 lakhs for death during Article period and Rs.20 lakhs for disability and for each dependent minor child Rs.2 lakhs in the event of death of seamen subject to maximum of three children. The Director, Shipping Services has agreed to consider payment of Death and Disability compensation of these crewmen as per the NMB Agreement, 2000. The amount of such compensation may be decided on mutual agreement.

23. Dangerous Cargo Compensation :

The Union has demanded Dangerous Cargo Compensation @Rs.3 lakhs in the event of death and @Rs.5 lakhs in the event of incapacity. Since none of the vessels of the Administration plying and operating in Foreshore Sector are carrying any Dangerous Cargo, this demand is not relevant for them.

24. Noisy Repair Allowance :

The Union demands this allowance @Rs.200/- per day. This demand does not seem to be justified as all repairs of vessels plying and operating in Foreshore Sector are carried out in dry-dock in Port Blair by the Manning Agent through a separate Technical Gang.

25. No Food Supply on Vessel :

The Union demands that when no food is provided on board in India each ratings shall be paid Rs.600/- per day. At present, victualling allowance is paid @Rs.165/- per day for Mainland-Island Sector, @Rs.215/- per day in Inter-Island Sector and Rs.100/- per day for Foreshore Sector. Since the seamen in Foreshore Sector normally work for 5 – 6 hours in a day, I found Rs.100/- quite reasonable. Therefore, this demand cannot be accepted.

3179 GI/06-7

26. Redundancy / Voluntary Retirement Payment for Company Roster Seamen :

The Union has demanded the payment as under:-

For ratings under the age of 55 years 9 months wages per year service and 7 months wages upto 60 years.

For rating above 55 years 4 ½ months wages for each year service and 3 months wages per year upto 60 years.

The Director, Shipping Services has agreed to consider the demand as per the NMB Agreement of 2000. As such the quantum of compensation may be decided under this Agreement on mutual consultation.

27. Gratuity :

The Union has demanded 60 days wages as gratuity for each year of completed service. The Director of Shipping Services has agreed to consider the demand as per NMB Agreement, 2000.

28. Recreation :

The Union has demanded for provisions for Radio, Television, Video, Refrigerator and facilities of games in the Recreation Room. The Director, Shipping Services informed that these facilities are already provided in the vessel.

29. Prolonged Service Allowance :

As informed by DSS, this is being provided and no further decision is required.

30. Definition of Wages for Provident Fund & Gratuity Scheme :

Since this is being provided as per NMB Agreement, no further Award is necessary.

31. Medical Severance Pay :

The Union has demanded at the following rates :-

For ratings under age 50	-	Rs. 10 lakhs
For ratings over age 50	-	Rs. 5 lakhs

The Director, Shipping Services has agreed to consider the demand as per the NMB Agreement, 2000 which may be expedited.

32. Supply of Toilet Soap :

The present supply of two soaps a month is quite reasonable and should continue.

33. Pension :

I agree with the contention of Director, Shipping Services that there is no provision for pension under M.S. Act and, therefore, the demand cannot be accepted.

34. Rehabilitation Fund :

I also agree with the Director, Shipping Services that there is no such provision under M.S. Act. The Union has agreed to withdraw this demand and as such the demand is dropped.

35. Medical Treatment for Terminal Disease Patients :

The Director, Shipping Services has agreed to provide benefit to the terminal patient as per the Scheme under M.S. Act. In addition, whatever facilities available in the Islands will also be provided to such patients. This may be accepted.

36. Additional Provisions :

The Union has demanded to add Cheese daily and Chicken twice in a week in the food. I hold that the victualling allowance being paid is quite reasonable and needs no further changes.

37. Crew Mess Man :

38. Library :

39. Transport Service :

The existing provision for this appears to be reasonable and therefore no additional payment needs to be considered.

40. Housing Loan :

The Union demands the Housing Loan @100 months wages, but there is no such provision under M.S. Act, 1958. Therefore, this demand cannot be considered.

41. Family Welfare Scheme :

As agreed by Director, Shipping Services, a Family Welfare Scheme for all types of seamen may be formulated with contribution from both the Seamen and the Management.

42. National Holiday :

The seamen will be allowed National Holidays as per the NMB Agreement, 2000.

ADDITIONAL RECOMMENDATIONS :

As already mentioned in Andaman & Nicobar Islands, there are three types of seamen operating three different sectors, namely Foreshore Sector, Inter-Island Sector and Mainland-Island Sector. However, the technical qualification required for all three categories of seamen is same, though the job requirement may be different. In order to have a parity in their wages and benefits, it may be considered to club all three categories into one and deploy them in different vessels on rational basis. The Director, Shipping Services, A&N Administration may examine this. The Union has no objection to such a merger.

sd/-

Janak Digal, IAS
Development Commissioner &
One Person Tribunal, constituted
Under Section 150 of M.S. Act

[F. No. SS-14017/11/2004-SY. II]

A. K. BHALLA, Jt. Secy.